

Adler 2.5 Liter 4-door Limousine (1937–1940)

NEVS-brevet **onsdag 11 september**
Föregående **måndag 9 september**

1. **Ilska mot Transportstyrelsens kovändning – tvingas varsla**
2. **Säkerheten skärps inför bilsalongen – varnar för upplopp**
3. **Volvos nya grepp: ”Snik-XC90” försvinner**
4. **Škoda Kodiaq RS**
5. **Hård kritik mot vätgastekniken – batterielbilar betydligt effektivare**
6. **Bilägarna klagar på strulande autobroms – tvärnitar utan anledning**
7. **Laddkrångel retar upp elbilisterna: "Skapar förvirring"**
8. **Nya tekniken som ska bötfälla högljudda bilar**
9. **Volkswagen Golf gjorde det igen**
10. **Smarta barnvagnen som bromsar när du släpper**
11. **De leder svenska versionen av den internationella tv-succén**
12. **Toppfartstest med en Bugatti Chiron Sport**
13. **Maserati GranTurismo**
14. **Hundkojan från början Mini 60 år**
15. **Grattis Daytona!**
16. **Nytt rekord för Volkswagen ID.R**

auto motor & sport

1. Ilska mot Transportstyrelsens kovändning – tvingas varsla

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-03, 07:11

Skyller på semestertider: "Det är i högsta grad olyckligt."



Transportstyrelsen har gjort en kovändning om skatten för husbilar.
Tidigare i år kom beskedet att husbilar inte skulle drabbas av den högre bonus/malus-skatten som införs nu i september, när förbrukning och utsläpp börjar mätas enligt den hårdare WLTP-körcykeln.
Men för några dagar sedan kom plötsligt beskedet att husbilar visst ska omfattas av förändringarna vilket kommer leda till en ordentlig skattechock för de flesta nya husbilar. Skatteökningen kommer hamna på mellan 14.000 och 28.000 kronor per år för de första tre åren.
Husbilstillverkaren Kabe tvingas nu varsla 25 personer. De ställde till och med kontrollfrågor till Transportstyrelsen när det tidigare beskedet kom, och måste nu ställa om produktionen för lägre efterfrågan.
"Det är såklart ett problem att vi inte kan lita på myndigheterna. Först lämnar de ett besked och sedan säger de att det är felaktigt strax innan förändringen träder i kraft", säger Alf Ekström, vd och koncernchef för Kabe till sajten Fplus.
Han tror svenska husbilsköpare nu kommer importera från Tyskland istället, vilket kan innebära 600 miljoner kronor mindre i momsintäker för svenska staten.
Transportstyrelsen skyller misstaget på semestertider.
"Det är i högsta grad olyckligt. Vi gick ut med en debattartikel som hade fel information. Det var helt enkelt inte korrekt det som stod där. Det blev på något sätt ett missförstånd", säger Johnny Geidne, utredare på Transportstyrelsen till Fplus.

Pinsamma missen: Husbilar får skattechock redan på söndag

2. Säkerheten skärps inför bilsalongen – varnar för upplopp

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-09-02, 16:10

40 lyxbilar redan vandaliserade.



Det är inte helt ovanligt att klimataktivister tar sig in på biltillverkarnas event för att protestera. Det hände till exempel på bilsalongen i Genève för några år sedan, då VW-chefen blev förnedrad efter dieselgate.

Nu skärps säkerheten inför bilsalongen i Frankfurt, som snart drar igång, för att minska risken för att klimataktivister tar sig in för att protestera mot bilbranschen. Det skriver Automotive News.

Polisen har redan börjat utreda en grupp, "Sand i växellådan" som misstänks ha vandaliserat mer än 40 Jaguar-, Land Rover- och Aston Martin-bilar hos en återförsäljare strax utanför Frankfurt tidigare i veckan.

Bilbranschens egen organisation, VDA, har försökt bjuda in olika miljöorganisationer till diskussioner för att minska risken för offentliga protester.

"Entrékontrollerna kommer skärpas eftersom det kan bli spontana upplopp på utställningen", säger Eckehart Rotter, talesperson på VDA, till Reuters.



VW-chefen förnedrad under pressvisning i Genève

3. Volvos nya grepp: ”Snik-XC90” försvinner

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-02, 07:07

Marknadsförs som lyxbil – då skrotas instegsversionen.



Volvo har uppdaterat storsuven XC90 med en ytterst försiktig ansiktslyftning. För den som inte är Volvokännare är det svårt att se skillnaderna ens på nära håll.

Under skalet är förändringarna desto större. Vi har nyss testat nya XC90 B5, den nya mild-hybridmodellen som ska sänka förbrukningen jämfört med en vanlig dieselmotor. Tyvärr visade vårt första test att tekniken är alldeles för "mild" och att förbrukningen faktiskt kan vara lägre i föregångaren D5.

Volvo passar också på att se över utrustning, färger, fälgar och paket. En stor nyhet är att Volvo slopar utrustningsnivån Momentum, den tidigare "instegsversionen" av XC90 som gjorde modellen tillgänglig för exempelvis en del tjänstebilister.

Det står klart att Volvo vill marknadsföra XC90 som en toppmodell och därför finns bara de dyrare Inscription och R-Design kvar i programmet. Momentum sålde i för små volymer.

En underlig detalj är dock att Volvo XC90 enbart går att få med sju säten i Sverige. Praktiskt, absolut, men om XC90 nu ska vara en lyxbil kanske det hade varit rimligt att också erbjuda de fyr-, fem- eller sexsitsiga versionerna?

Volvo XC90 Inscription börjar på 619.900 kronor och R-Design kostar 35.000 kronor mer. När XC90 gick att få med Momentumpaket kostade den billigaste versionen 549.900 kronor, och D5 AWD-varianten gick loss på 560.000 kronor.

Volvo: Detta står "B" för i våra nya mildhybrider

Test: Volvo XC90 B5 mot D5 – så står sig mildhybriden mot dieseln

Experten: Därför satsar Volvo på mildhybrider

HÖGSTA VÄXELN

4. Škoda Kodiaq RS

Av Joel Sandberg

1 september, 2019

Mullrande dieselmaskin



Škoda har länge haft siktet inställt på att leverera prisvärda bilar till folket. Många modeller fokuserar på praktikalitet och förnuftigafunktioner. Det finns dock några versioner som har kompletterats med en nypa chilipulver och som bjuder på sportiga detaljer som röda bromsok och kraftigare motorer. De sportiga varianterna har länge funnits som svenskarnas favoritbiltyp, det vill säga gamla hederliga kombimodeller. I och med den ökande SUV-trenden har Škoda dock valt att fylla på lite extra krut i märkets största bil i Europa, nämligen Kodiaq. Resultatet heter Škoda Kodiaq RS och den ska kombinera just sportighet med praktikalitet. Låt oss ta reda på hur väl en SUV från Škoda, med lite extra krut, passar in i SUV-djungeln genom att lägga i Högsta Växeln och recensera Kodiaq RS.

Designmässigt är det inte mycket som skiljer vanliga Kodiaq från RS. Den första ledtråden till att det är en RS är lanseringsfärgen Race Blue som strålar likt ett blåbär på vägen. Kulören påminner lite smått om Volvos Bursting Blue och klär enligt mig bilen väl. Exteriören har även fått en hel del blanka, svarta plastinlägg lite här och var och röda bromsok för att öka den sportiga framtoningen. Kodiaq RS ser i mina ögon bra ut och har precis en så sportig design som man förväntar sig. Den bjuder inte på någon wow-känsla men utstrålar en relativt kaxig attityd.



Interiören har även den fyllts med sportiga detaljer. Alla sömmar, och det genomgående temat i menyerna i infotainmentsystemet är lika rött som en perfekt mogen tomat. Stolarna är klädda i läder och alcantara, och bjuder på lagom mycket sidostöd. Det handlar inte om några obekväma skalstolar, men heller inte så plana dynor att baken halkar runt som ett helt ägg i en teflonpanna i kurvorna. Den nya digitala förardisplayen är tydlig att förstå och den som har använt Volkswagens motsvarighet kommer genast att känna igen sig. En av insidans bästa delar är dock den sportiga ratten som känns oerhört högkvalitativ och greppvänlig. Den är en komponent som definitivt höjer den redan genomgående höga standarden i Kodiaq RS interiör.





Den sportiga känsla som genomsyrar både in- och utsidan fortsätter när man trycker på start-knappen. Škoda har nämligen valt att förse Kodiaq RS med ett syntetiskt motorljud. Det mullrar ordentligt på både höga och låga varv. Ljudet är tänkt att efterlikna en mycket större motor än den som egentligen sitter under huven, men det påminner snarare om en diesel-lastbil än en bensin V8. Är man lite barnslig av sig kommer man antagligen att tycka att det fejkade motor-ljudet är ett kul påhitt, men efter ett tags konstant mullrande kommer nog de flesta att tröttna.

Om man bortser från ljudet och fokuserar på köregenskaperna är det en klart mer positiv historia, Kodiaq RS är nämligen väldigt trevlig att köra. Redan från låga varv finns det en våg av vrid tillgängligt och motorn känns precis lagom stark i stadstrafik såväl som vid omkörningar på motorväg. Kodiaq RS är en tung bil och den känns relativt bekväm även över lite kraftigare ojämnheter, men lyckas samtidigt maskera tyngden väl. Den är trots allt en SUV och som väntat därför ingen fullblodig kurvtagningsmaskin. Den sjustegade dubbelkopplingslådan fungerar briljant och levererar vid sömnig söndagskörning såväl som vid mer dynamiska tillfällen.

Att Škoda Kodiaq är en praktisk bil har vi redan konstaterat, och RS-versionen är naturligtvis inget undantag. Med en hel drös av smarta funktioner och plats för sju om man så skulle vilja är den en av de mest funktionella i klassen. Att bagageutrymmet skulle kunna svälja en halv inredningsbutik gör inte saken sämre. Škoda Kodiaq RS är en bil för den som söker lite extra prestanda till ett rimligt pris. Den är ett väldigt vettigt helhetspaket bortsett från det löjligt mullrande konstgjorda motorljudet.

Škoda Kodiaq RS

Motor:	2,0-liters, 4-cylindrig, diesel, 240 hästkrafter, 500 newtonmeter
Kraftöverföring:	7-stegad automat dubbelkoppling, fyrhjulsdrift
Acceleration 0-100 km/h:	6,9 sekunder
Toppfart:	221 km/h
Vikt:	1880kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4699/1685/1882mm
Pris:	451 400 SEK (Testbil ca 480 000 SEK)



BETYG

Exteriör	★★★½☆
Interiör	★★★½☆
Körglädje	★★★☆☆
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★★½
Ha-begär	★★★☆☆
Relativ prestanda	★★★★☆
Teknik	★★★★☆
Motorljud	★★½☆☆
Komfort	★★★★☆

SAMMANFATTNING

3.6

★★★½☆

TOTAL POÄNG

RECHARGE

5. Hård kritik mot vätgastekniken – batterielbilar betydligt effektivare

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-01 15:55, uppdaterad 2019-09-02, 12:52

Men verkningsgraden är ändå högre än för vanliga förbränningsbilar.



En tysk forskare går hårt åt vätgastekniken, som många – framför allt chefer inom bilindustrin – tror kommer köra om och utklassa dagens batterielbilar om några år.

Kritiken går ut på att vätgasbilarna enligt forskaren Manfred Schrödl vid tekniska universitetet i Wien kräver betydligt mer energi för att ta sig samma sträcka som en batterielbil.

"Vätgas som energibärare är bara rimligt inom vissa bestämda nischområden", säger han.

Enligt Manfred Schrödls uträkningar behöver en batterielbil ungefär 20 kWh för att kunna köra tio mil. Räknar man med några procents förluster vid exempelvis laddning landar vi på 22 kWh.

Men för vätgasbilar räknar han istället med en energiåtgång på mellan 33 och 39 kWh, vilket blir åtminstone 52 kWh efter förluster vid framställningen av vätgasen. Och det är enligt forskaren när vätgasen framställs på det klimatsmartaste sättet, vid elektrolys och med förnybar energi.

Läs också: Vätgasbilar – är de verkligen så dåliga som elbilsfansen säger?

Batterielbilen effektivare

Även verkningsgraden för själva bilen ligger på en lägre nivå för vätgasbilar än batterielbilar, enligt forskaren.

"Energimässigt är vätgasbilen inte bättre än en vanlig bensin- eller dieselbil som drar 6–7 l/100 km", säger han.

Många stora biltillverkare lägger nu miljardbelopp på att utveckla nya vätgasbilar. Toyota och Hyundai är två av biljättarna som ligger längst fram i utvecklingen. Men bilarna är än så länge dyra att köpa och tankställena få. Förespråkarnas argument är istället att det går snabbare att tanka en vätgasbil än att ladda en batterielbil, att räckvidden blir något längre och att alla sätt som sänker utsläppen jämfört med dagens förbränningsbilar är bra.

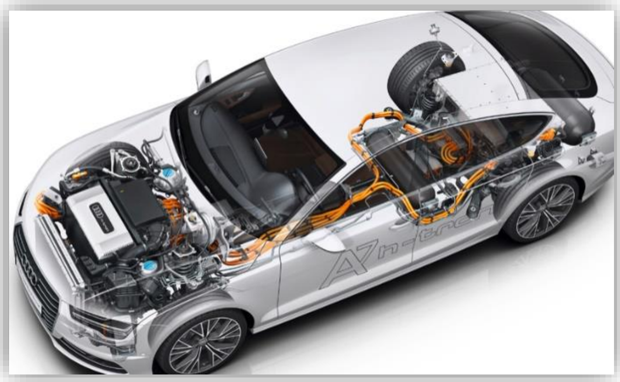
"En klimatsmart produkt i Norden"

Vi har tidigare gått igenom några av alla uppfattningar som finns kring vätgasbilar tillsammans med Björn Aronsson på organisationen Vätgas Sverige. När det gäller verkningsgraden svarade han så här:

"Verkningsgraden är dubbelt så bra som de bästa fossilbilarna och den får ingen nedsättning av verkningsgraden i kallt klimat, vilket andra elbilar får."

Och på frågan om hur klimatsmart framställningen av vätgas är svarade han så här:

"I Norden är det en mycket klimatsmart produkt. Här har vi enats om att det alltid ska vara 'grön' vätgas i transportsektorn. Den är ju lika ren som en batterielbil eftersom vi kör på vätgas gjord av förnybar el. Den är betydligt renare än en biodieselbil. Det kommer inte några skadliga utsläpp ur avgasröret på en bränslecellsbil."



Volkswagen har nått ett "genombrott" för bränslecellsbilar



Cheferna övertygade: Fiasko för batterielbilar – och Tesla är frånkörda

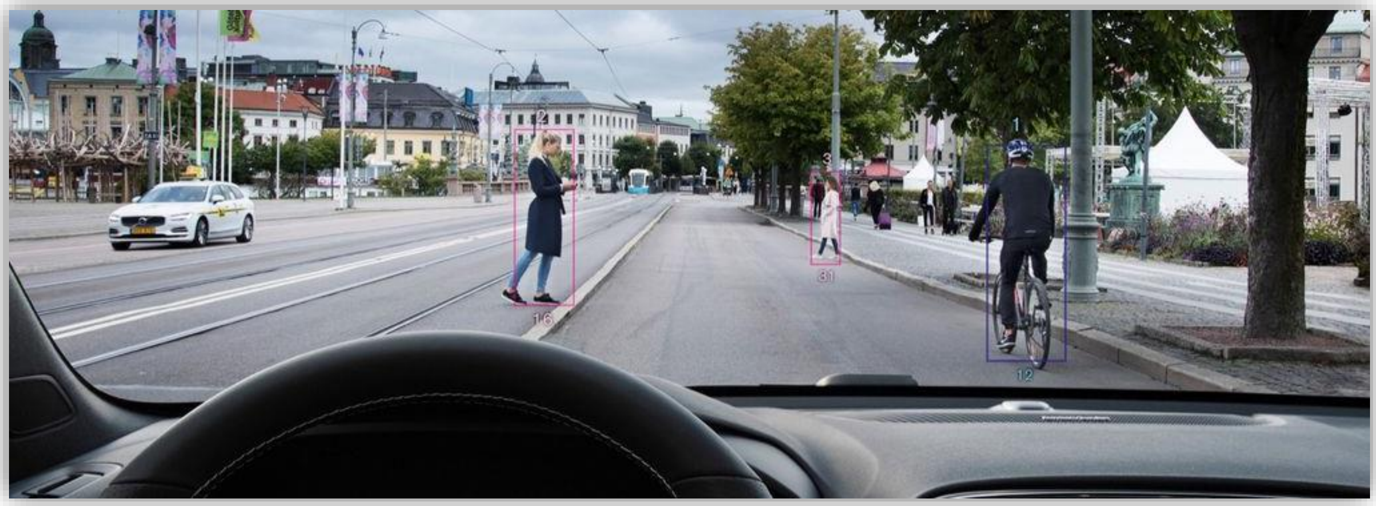


Erik Söderholm

6. Bilägarna klagar på strulande autobroms – tvärnitar utan anledning

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-02, 10:13

Många klagomål kommer in till amerikansk myndighet.



Nästan alla nya bilar har någon form av autobroms, eller annan teknik som ska minska olycksrisken – till exempel filhållningsassistans eller döda vinkeln-varnare.

Men det svåra för biltillverkarnas ingenjörer är inte att få exempelvis autobromsen att bromsa. Det är att autobromsen inte ska bromsa i onödan.

Den här typen av avancerade förarhjälpmedel funkar inte alltid som tänkt, och när en bil tvärbromsar till synes utan anledning upplevs det förstås som obehagligt. Risken är då att föraren stänger av systemet helt och inte litar på det.

Läs också: Se lyxsuvarna dundra in i krockdockan – misslyckas i autobromstestet

I takt med att allt fler bilar får autobroms och annan liknande teknik ökar också klagomålen hos bilägarna. Amerikanska myndigheten NHTSA har tagit emot många anmälningar under de senaste åren, skriver Wall Street Journal.

En risk med systemen är att de inte alltid fungerar eller varnar på samma sätt mellan olika bilmärken, så när en bilägare byter bil och inte får en ordentlig genomgång av hur systemen fungerar av säljaren finns risk för missförstånd.

auto motor & sports testlag har flera gånger varit med om att autobromssystem reagerar i onödan eller att system som ska göra bilen delvis självkörande uppträder märkligt utan anledning, och Dagens Nyheter har skrivit om hur en kurva på Essingeleden i Stockholm får Volvos nödbromssystem att reagera på ett sätt som många förare tycker är obehagligt.

Volvos autobroms floppar i nytt ADAC-test

Se lyxsuvarna dundra in i krockdockan – misslyckas i autobromstestet

RECHARGE

7. Laddkrångel retar upp elbilisterna: "Skapar förvirring"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-03, 10:49

Behövs enklare sätt att betala för snabbladdningen.



Det är inte lika lätt att betala för elbilsladdning som att tanka en vanlig bensinbil på macken. Det har vårt eget testlag tidigare klagat på, och nu kommer kritik även från Gröna Bilister.

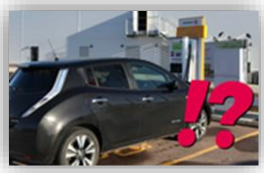
"Vi betalar med betalkort varje gång vi tankar bensin. Helt plötsligt går det inte när vi ska ladda elbilar. Varför?", frågar sig organisationens ordförande Martin Prieto Beaulieu i en intervju med TT.

Problemet med att alla olika laddoperatörer har olika kort och betalningslösningar riskerar att få ovana och nyblivna elbilister att känna sig osäkra, tror han. Då är det enklare att fortsätta tanka som vanligt på macken.

De olika laddföretagen kan dessutom ha helt olika prismodell.

"Ibland betalar man per tid, ibland per kilowatt. Det skapar förvirring. Man får inte glömma att när det gäller snabbladdning betalar man egentligen för en tjänst och inte för antal kilowat-timmar", säger Martin Prieto Beaulieu.

Det pratas om lite olika lösningar på det här problemet. Bland annat kommer Audis elbil e-tron med ett gemensamt "laddabonnemang" för flera olika aktörer.



Varför ska det vara så krångligt att ladda? Ta bara mina pengar!



Audis kontring mot Teslas snabbladdare: Ett abonnemang för 72.000 laddstolpar

8. Nya tekniken som ska bötfälla högljudda bilar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-09-03, 16:46

I vissa delar av Frankrikes huvudstad Paris genomförs nu tester av ett system ska kunna bötfälla "ljudsyndare" – alltså bilister med bilar som helt enkelt låter för högt. Systemet använder sig av 4 mikrofoner för att kunna ringa in ett för högt ljud som synkas sedan med bilder från övervakningskameror för att hitta förövaren.



Engadget rapporterar att det i dagsläget är ungefär 40 "ljud-övervakare" i bruk. Den primära uppgiften under den tvååriga testperioden är dock inte fånga in så många ljudsyndare som möjligt. Istället ska systemets tillförlitlighet testas ordentligt samtidigt som det ska utredas vilka ljudnivåer som ska innebära böter.

Tanken är dessa system ska sänka ljudnivåerna där det rör sig mycket människor, runt bargator och nöjeskvarter – samt kring viktiga byggnader.



Nya ljudregler tystar Mercedes-AMG

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Volkswagen Golf gjorde det igen

Mattias Rabe

2 september 2019

Det är något med Volkswagen Golf och månaden augusti. Allt som oftast är det just Golf som avgår med vinsten när månadens registreringsstatistik summeras, så även år 2019.



Årets sista riktigt sommarmånad, augusti, är avverkad och vi vänder våra blickar mot den svenska registreringsstatistiken för nya bilar. Våra ögon får då skåda en månadsetta vid namn Volkswagen Golf som mäktade med 1 433 av månadens totala 29 477 registreringar. Antalet nybilsregistreringar var den gångna månaden nästan fem tusen fler än under samma månad i fjol då 24 670 bilar registrerades. Volkswagen Golf tappade dock från fjolårets 2 010 stycken.

Trots tappet räckte det ändå till ännu en förstaplats en augustimånad. Golf har ju en förmåga att segla upp i topp under just denna månad. Tittar vi fem år tillbaka i tiden, från 2014 och fram till i dag, är det bara 2017 som är en plump i protokollet för Golf, augusti månad det året slutade modellen på en andraplats bakom Volvo XC60.

Topp fem-placeringarna under årets augustimånad lade Volkswagen och Volvo beslag på. Utökar vi omfånget till topp tio blandar sig märken som Kia, Toyota och Skoda in i leken. I listan nedan anges fjolårets placering inom parentes.

1. Volkswagen Golf, 1 433 (1)
2. Volvo S60/V60, 1 353 (4)
3. Volvo S90/V90, 1 035 (5)
4. Volkswagen Tiguan, 875 (3)
5. Volvo XC60, 804 (18)
6. Kia Niro, 703 (6)

7. Volkswagen T-Cross, 635 (NY)
8. Toyota RAV4, 624 (34)
9. Volkswagen Passat, 598 (2)
10. Skoda Octavia, 565 (20)

Listan visar tydligt att månadens stora raket i registreringsstatistiken är Toyota RAV4. Modellen har fått sig ett rejält uppsving sedan lanseringen av nya generationen.

Regelverk bakom uppsving

Att totala antalet registreringar ökade med 19,5 procent i augusti jämfört med samma månad förra året beror så klart till stora delar på det vakuum som bildades förra sommaren i och med nya fordonsskattesystemet bonus/malus som infördes den 1 juli. Innan nämnda datum glödde nybilshandeln i Sverige, för att i nästan falna direkt efter.

Bil Sweden vill senarelägga WLTP-beskattning

Körcykeln WLTP har ersatt NEDC, det vill säga sättet man mäter nya bilars förbrukning och utsläpp. WLTP-körcykeln är i högre utsträckning förankrad i verkligheten och värdena blir därmed betydligt högre än vid NEDC-mätning. Tanken är att nya bilar ska beskattas enligt de nya värdena från och med nästa år, men det vill inte Bil Sweden.

– Fordonsindustrin är positiv till att införa WLTP i bonus/malus-systemet. Däremot uppmanar vi regeringen att inte införa den nya mätmetoden för bilars koldioxidutsläpp, WLTP, i bonus/malus-systemet redan från årsskiftet, utan avvakta till den större genomgång av systemet som aviserats till år 2021. WLTP-värdena för koldioxidutsläppen ligger cirka 20-25 procent högre för personbilar och cirka 30 procent högre för lätta lastbilar jämfört med värdena enligt den mätmetod, NEDC, som används i bonus/malus-systemet i dag. I verkligheten har dock en bil samma koldioxidutsläpp både före och efter ett införande av WLTP-värden i bonus/malus-systemet. Skulle WLTP införas utan några justeringar innebär det återigen en mycket kraftig höjning av fordonsskatten. Så sent som förra halvårsskiftet skedde en större höjning av fordonsskatten. En kraftig fordonsskattehöjning slår hårt mot personbilar, men framför allt mot lätta lastbilar, som ofta används av olika typer av hantverkare, och det vore olyckligt i ett läge när vi ser en avmattning av konjunkturen. Fordonsbranschen och konsumenterna behöver långsiktiga, transparenta och logiska styrmedel, säger Mattias Bergman.

Laddbart ökade marginellt

Exakt hundra fler laddbara bilar registrerades i augusti jämfört med augusti i fjol. 2 387 blev 2 487, det vill säga en ökning med 4,2 procent. Laddhybriderna stod, antalsmässigt, för störst del av kakan, men den var de rena elbilarna som såg till att förändringen var positiv. Medan laddhybriderna tappade ökade elbilarna under månaden med 71 procent.

1. Kia Optima Plug-In Hybrid (lh), 371
2. Kia Niro Plug-In Hybrid (lh), 313
3. Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid (lh), 246
4. Tesla Model 3 (el), 148
5. Renault Zoe (el), 138
6. Volvo XC60 Twin Engine (lh), 129
7. Nissan Leaf (el), 119
8. Tesla Model S (el), 117
9. BMW 530e (lh), 81
10. Volvo V60 Twin Engine (lh), 80

ALLT OM BILAR

10. Smarta barnvagnen som bromsar när du släpper

Av Jan-Erik Berggren, publicerad 2 sep 2019 13:30

Bilar som går på el och bromsar själv har vi hört talas om. Men här är barnvagnen som har samma teknik. Lansering redan till våren av barnvagnen som går på el och som har autobroms.



Det är Bosch som tillsammans med Emmaljunga lanserar barnvagnen som blir det allra hetaste på marknaden nästa vår.

Två elmotorer sitter på bakaxeln och hjälper till att både accelerera och bromsa barnvagnen. De två motorerna har sensorer som känner av väglag, hastighet och på vilket sätt barnvagnen skjuts på.

När barnvagnen kommer fram till en uppförsbacke hjälper motorerna automatisk till att skjuta på. Om du kommer till en brant nedförsbacke hjälper motorerna till att bromsa vagnen – allt för bästa komfort och säkerhet.

Bromsar om du släpper vagnen

Om den som skjuter på vagnen släpper handtaget och vagnen börjar rulla så bromsas vagnen automatiskt. Bosch och Emmaljungas barnvagn har så kraftiga bromsar att den klarar att stå stilla i en vindtunnel med en vid på 60 km/tim.

Elmotorerna hjälper också till att styra vagnen vilket gör den lätt att hantera i trånga utrymmen och skarpa kurvor.

Det behövs inga extra knappar eller reglage men motorerna kan övervakas och skötas med hjälp av en app till fin smartphone. Där kan du se om det löstagbara batteriet behöver laddas och ställa in olika nivåer på hjälpsystemen.

Lithium-ion-batteriet laddas på ett par timmar och räcker till 15 kilometers promenad.

Bosch och Emmaljunga har inte avslöjat något pris på vagnen men det blir lansering tidigt 2020 inför vårruschen.

AFTONBLADET

11. Klart: De leder svenska versionen av den internationella tv-succén

Av Klas Widestrand 2019-09-02 06:45

I våras kom nyheten att motorprogrammet ”Top Gear” får en svensk upplaga.
Nu står det klart att det blir trion Adam Alsing, Marko ”Markoolio” Lehtosalo och Tony Rickardsson som rattar programmet.
– Man kan förvänta sig en skön mix av underhållning och bilporr, säger Adam Alsing till Nöjesbladet.



Tony Rickardsson, Adam Alsing och Markoolio
ska leda den svenska versionen av internationella succén Top Gear.

Den svenska versionen av ”Top Gear” får premiär 2020.
Programledarveteranen Adam Alsing, 50, beskriver det som en ”no brainer” när han fick frågan om han ville medverka.
– Jag blev jätteglad eftersom jag älskar det där programmet, jag tror jag har sett varenda avsnitt som har gjorts, säger han till Nöjesbladet.
Vid sin sida kommer han att ha artisten och mångsysslaren Marko ”Markoolio” Lehtosalo, 44, och Speedwaylegendaren Tony Rickardsson, 49.

Vann överlägset

En stor del av ”Top Gear” går ut på att programledarna tävlar mot varandra, inte sällan i sensationella miljöer och med spektakulära bilar.
– Man kan förvänta sig en skön mix av underhållning och bilporr.
Hur det går i tävlingarna återstår att se, inspelningarna har ännu inte satt igång.

Men trion har hunnit med en omgång i bangolf.

– Jag vann och jag vann överlägset, säger Adam Alsing.

– Det blev ganska frostig stämning. Tony, han förstod inte vad som hände och Marko gick och svor och skrek saker på finsk-svenska, det var inte helt lätt att förstå.

”Marko är orädd”

Frågan är om han kan upprepa bravaden när det är dags för biltävlingarna.

– Tony är ju bra på riktigt på att köra bil. Marko är orädd och entusiastisk. Själv är jag kanske inte alltid snabbast, men det är inte alltid den med högst fart som vinner. Det kan även handla om att ha en bra linje. På en bana tjänar man tid på att ha en bra linje, så man måste vara lite smart också. Jag vill gärna tro att jag kommer ha bäst linje.

Han är dock ödmjuk inför det faktum att en av hans motståndare råkar vara en av Sveriges mest framgångsrika motorsportsutövare någonsin.

– Tony vinner nog när det kommer till de rena tävlingsgrejerna.

Stor succé

De svenska programmen kommer att spelas in på flera platser runtom i Skandinavien.

”Top Gear” sändes för första gången 2002 på BBC i Storbritannien och har sedan dess rullat på i totalt 27 säsonger.

Tv-serien har sänts i över 200 länder och under årens lopp har världsstjärnor som Will Smith och Cameron Diaz gästat programmet.

”Top Gear” kommer att sändas i både Kanal 5 och på Dplay nästa år.

”Top gear”-profilen inlagd på sjukhus under semestern

Stjärnan utsatt för gas-attack under inbrott

Jeremy Clarksons viktras – tog hjälp av drottningen



Obs! Bilden är ett montage

Klas Widestrand

Feber

12. Toppfartstest med en Bugatti Chiron Sport

Av Bobby Green 2019-09-02 kl 09:40

Odramatiskt men mäktigt



FILM: https://youtu.be/F9OAj1hC-nA

Top Gear fick nycklarna till en Bugatti Chiron Sport och tillgång till Volkswagens testbana Ehra-Lessien där man verkligen kan testa toppfart på riktigt. Bilen har en begränsad (!) toppfart på 420 km/h och dit såg man alltså till att komma. Precis lika odramatiskt som när James May gjorde samma sak i en Veyron Super Sport för några år sedan vilket ni kan se här.

Ännu snabbare bonusklipp nedan.



FILM: https://youtu.be/NkiyAZ63RT8

GRANTURISMO

13. Maserati GranTurismo

Gran Turismo Magazine nr.8 2017

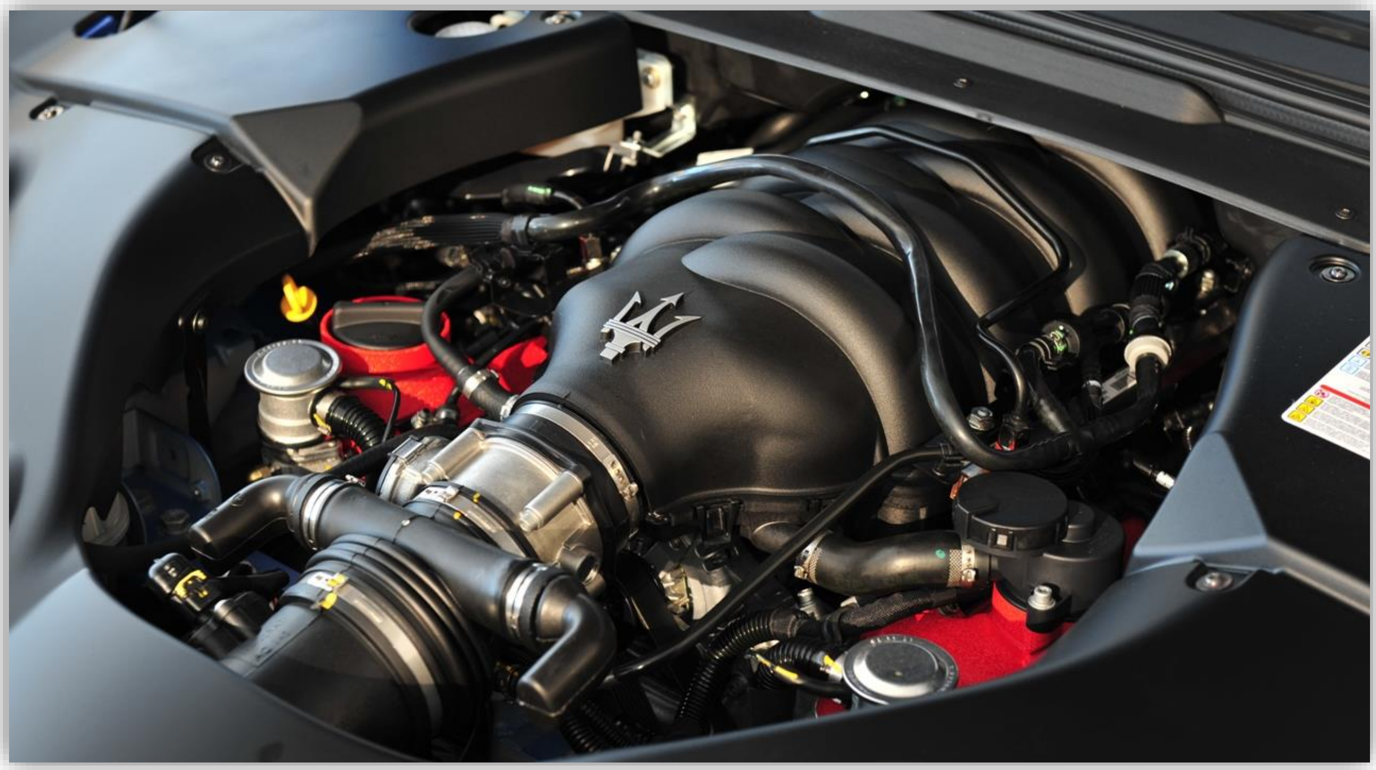
GranTurismo blev startskottet för ett helt nytt och högkvalitativt liv för Maserati. Tacka Ferrari för det, och Pininfarina, och så förstås det magnifika ljudet ...



Det är nu mer än tio år sedan Maserati presenterade sin namne med det här magasinet, alltså den lyxiga coupén som dubbades till GranTurismo. Året var 2007, och nykomlingen representerade ett jättelyft jämfört med föregångaren 3200 GT/GranSport, som var en klart mindre, och mindre sofistikerad bil.

Även interiört håller GranTurismo hög klass, med fint skinnarbete och vackra detaljer. Ljudanläggningen är bra, men navigationen inte up to date.

GranTurismo byggdes på en kortad plattform från den förra generationen Quattroporte, och den delade en del chassikomponenter med Ferrari 599. Ferrari hade vid den tiden tagit över lejonparten av den tekniska utvecklingen för systermärket med det treeggade spjutet, och all hårdvara under skalet bar spår av Maranellos skickliga handlag.



Pininfarinas formgivare Jason Castriota hade på ett imponerande vis dolt det faktum att denna Maseraticoupé är en stor bil, nära 4,9 meter lång och mer än två meter bred. Det betyder att det finns gott om utrymme i kupén – trots att V8-motorn sitter bakom framaxeln – och att två (inte alltför långa) vuxna faktiskt kan åka bekvämt i baksätet. Det gör bilen mer användbar än de flesta 2+2-coupéer som bara brukar hysa plats för småbarn. Priotiteringen av baksätet och behovet att skapa utrymme för en stor diff med tillhörande växellåda, håller dock nere bagageutrymmets kapacitet till måttliga 260 liter.





Baksätet är ovanligt generöst för en 2+2

Det låter alltså som om alla Maserati GranTurismo har en transaxellösning, men i själva verket är det bara de versioner som har den automatiserade MC-lådan (hämtad från Ferrari 599 GTB) som har lådan bak. Sitter det en sexväxlad ZF-låda i bilen, med momentomvandlare, finns allt monterat på motorpaketet. Det betyder att alla versioner måste ha plats för växellådan både fram- och baktill, vilket naturligtvis stjäl plats. Redan den version som har ZF-lådan fram har jämn viktfördelning mellan axlarna, och versionen med transaxel har lite mer vikt på bakaxeln (47/53 %).

Det krävs en del finkänslighet och hårdkörning för att ana skillnaden; balansen övertygar stort oavsett vilken GranTurismoversion man kör, och det långa axelavståndet gör bilen lugn och förtroendeingivande i hög fart.

Växellådsvalet i Maseratis coupé är en definitiv vattendelare av helt andra skäl. Alla som har kört en bil med automatiserad, mekanisk koppling och växelföring vet hur onaturliga växlingarna blir när man kör lungt och med låg belastning.

Nu kan man nog tycka att den lådan passar rätt bra i den hårdkokta Stradale-versionen av GranTurismo, i alla fall när man kör bilen tufft, men om man inte ska använda sin GranTurismo för hårdkörning på banor eller kurviga vägar bör man absolut välja en bil med ZF-automat.

När GranTurismo introducerades med den välsjungande och Ferraribyggda 4,2-liters V8:an (samma motorfamilj i Ferrari F430, California och i specialaren Alfa Romeo 8C) fick den mest lovord av experterna, även om drygt 400 hästar och 460 Newtonmeter kanske inte gav den wow-effekt som vissa väntade sig av en potent Maserati. Botemedlet kom dock redan året därpå, 2008, i form av en S-version med halvlitern mer volym som gav motorn mer tryck genom hela registret upp till rödmarkeringen vid 7 500 varv.



Förutom valet mellan 4,2- och 4,7-litersmotor och växellåda är chassisättningen en viktig skiljelinje när man väljer modell. Den variabla skyhook-fjädringen som är ett tillval som ofta finns med i det rätt stora utbudet av begagnat ger bilen en fint register från komfort till lite mer sportigt när man behöver, medan bilarna som har MC Handling Pack eller förstås Stradaleversionen gör bilen permanent hård och stötig i lägre farter.

Med elva år på nacken har naturligtvis en rad olika versioner presenterats genom åren, varav två sticker ut ordentligt när man idag värderar begagnatobjekten. Dels är det GranCabrio, alltså den öppna varianten med elmanövrerad tygsufflett som debuterade 2010, och dels är det MC Stradale som kom året efter.

GranCabrio är en välbyggd öppen fyrsitsig bil, som dock ytterligare adderar vikt till de redan 1,8 tonnen som GranTurismo väger in på. En skön glidare för en familj på fyra.

MC Stradale går åt motsatt håll, med drygt 100 kilo bortskalade i sin ursprungsversion utan baksäte, och med aningen mer effekt, ett betydligt tuffare satt chassi och bromsar i kolfiber.

Fabriken har nyligen och överraskande presenterat det andra (tredje?) ansiktslyftet av Maserati GranTurismo inför 2018, trots att man tidigare flaggade för en helt ny GranTurismo till nyåret. Uppföljaren blir minst lika stor som dagens bil, eftersom den tydligt ska skilja sig från den Ghiblibaserade tvåsitsiga Alfieri som debuterar 2018. Den långa serien och det stora kvalitetslyft som märket har gjort under Ferraris skötsel har gjort ett Maseratiköp betydligt mindre äventyrligt än förr. Utan att lägga lock på känslorna.



Maserati GranTurismo Sport "Special Edition" 2017

Text av Gunnar Dackevall

Klassiker

14. Hundkojan från början Mini 60 år

Publicerad 2019-09-03 7:10, **text Mårten Carlsson**

Det är 1959 och här byggs de allra första Austin Mini Se7en som de hette i början, i Longbridge.



FILM: ***https://youtu.be/kDRtSWSY26k***

Läs mer om:



Jubileumskoja
Det firas och hurras och det är full rulle i fabriken. Här rullar den två miljonte Minin av bandet i Longbridge, året är 1969.



Specialutgåva: Hurra för Hundkojan!
Hundra sidor Hundkoja – vi hyllar den lilla storheten som fyller 60 år med en egen utgåva. Klassikers bästa artiklar om Austin och Morris, om Moke och Marcos, om Riley Elf och Wolseley Hornet och givetvis om Cooper och Cooper S.



Fiffiga semesterbilen med allt 1964
Caraboot hade allt man behövde, från tekokare till en båt!



Mini Remastered – en hippare koja
Somliga bilar blir aldrig omoderna. Nu har specialisten David Brown Automotive gjort en fruktansvärt läcker av nytolkning av Hundkojan. Mini Remastered. 9



Film: Nya stjärnor i Monte Carlo 1960
Följ med på det stora Monte Carlo-rallyt i 1960 års tappning, med Pat Moss och flera andra kända förare i startfältet. Det är första året för Hundkojan och rallypubliken får en försmak om vad komma skall... En fantastisk film som ska avnjutas med volymen uppskruvad!

Klassiker

15. Grattis Daytona!

Publicerad 11 september

Idag gratulerar vi Daytona! Om du heter Dagny eller Helny önskar vi även dig en trevlig namnsdag.



Dodge Daytona 1987–91

Daytona Beach är en ort i Florida, USA, med dryga 60 000 invånare. 1948 kördes den första NASCAR-tävlingen på stranden och då hade det länge slagits hastighetsrekord där.

Daytona International Speedway är ovalbanan där varje år legendariska Daytona 500 hålls och så har man ju varje år Daytona Bike Week så klart, med uppåt 500 000 besökare.

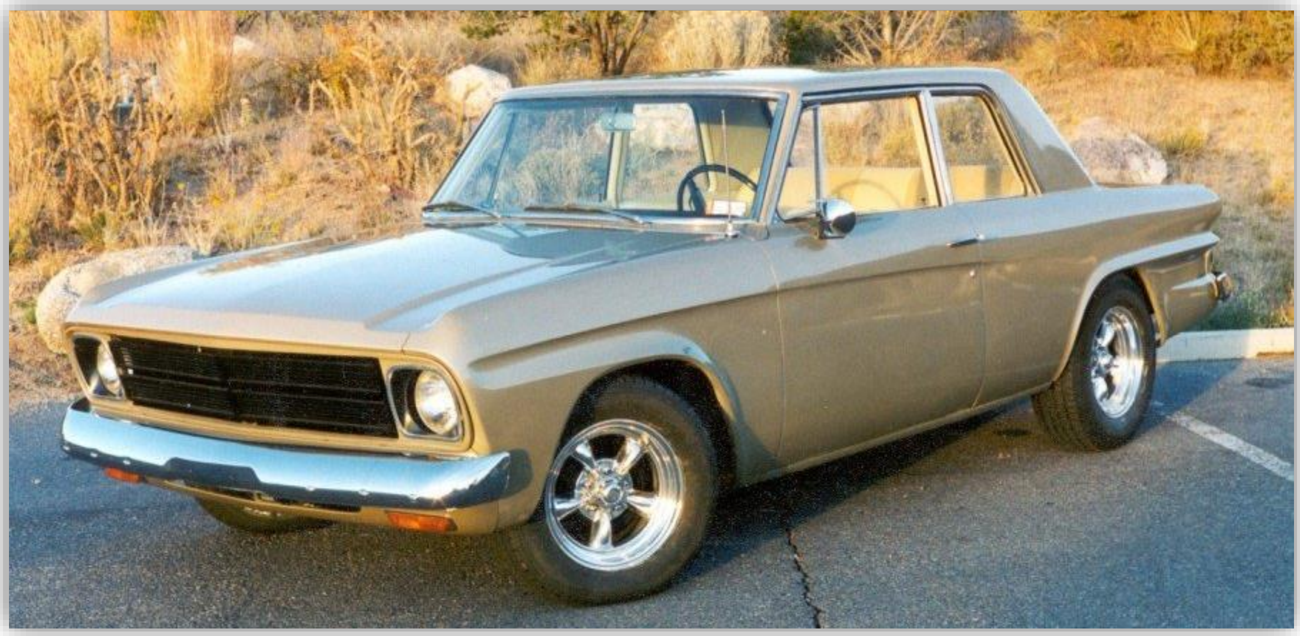
Denna ganska lilla ort inspirerade flera tillverkare att namnge en bilmodell efter den.

Studebaker behövde i början en lite sportigare variant av kompaktmodellen Lark, och lösningen blev Lark Daytona 1962. Namnet levde sedan vidare ända till det bittra slutet för Studebaker 1966.

Dodge som på 1960-talet framgångsrikt mer eller mindre officiellt tävlade inom bilsporter som dragracing och ovalbaneracing behövde en modell med lågt luftmotstånd som framför allt kunde tillåta högre toppfart på just ovalbanorna.

Dodge Daytona och sedermera även systerbilen Plymouth Superbird blev svaret. Med en långt utdragen noskon och en utflyttad bakruta för att slimma karossen, och med en bakre vinge av aldrig tidigare skådat slag på en personbil var man på god väg mot målet. Dodge Charger användes som utgångspunkt och 1969 byggdes 505 Dodge Daytona för gatbruk för att kunna homologisera modellen för tävlingsbruk. Passformen på frontdelen var inte över sig bra men vilken profil bilen fick och vem hann med att detaljstudera en bil som redan stillastående såg ut att rusa fram!?

Även **Ferrari** hade en modell som åtminstone i folkmun kom att kallas Daytona. Ferrari 275 Berlinetta tillverkades mellan 1968-1974. Berlinetta talade om att bilen var avsedd att tävlas med om ägaren hade den ambitionen. Att Ferrari 1967 vunnit just Daytonas 24-timmarslopp anses vara orsaken till denna modells smeknamn. Ferrari Daytona.



Studebaker Daytona i sin sista kostym, 1966.
De två sista åren tillverkades Studebaker i Kanada.



Sponsorsdekaler, större hjul och karossen lägre mot marken var det som utvändigt skilde en Daytona för tävlingsbruk mot en gatlegal. Dodge Daytona tillverkades endast 1969.



Daytonas återkomst 1984 blev väl inget vidare tyckte nog de som kände till originalet. Nya Daytona var framhjulsdriven och tillverkades på Chryslers G-plattform. Bilen var snarlik men aningen större än Mitsubishi Starion/Dodge Conquest. Motorerna var oftast fyrcylindriga och turboladdade men även en V6 från Mitsubishi letade sig ner i motorrummet.



Denna 1988 bär de drag som uppdaterats året innan.
En liten uppmjukning bara.



Sista årsmodellen 1993 tog sig ut på detta viset.
Ganska generösa överhäng såväl fram som bak vilket var ganska vanligt för tiden.



Ferrari 365 GTB/4 kallades aldrig officiellt för Daytona. Den presenterades 1968, året efter att Ferrari tagit hem första, andra och tredje plats i 24-timmarsloppet på Daytona. Det var med sin frontmonterade motor en konventionell konstruktion jämfört med konkurrenten Lamborghini Miura som hade mittmonterad V12. Det har inte hindrat den från att bli en superklassiker.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Nytt rekord för Volkswagen ID.R

Peter Klemensberger 3 september 2019

Volkswagens elsportbil ID.R slår rekord på rekord. Nu har man lyckats på nytt på Big Gate Road i Kina.



Det börjar bli lite tjatigt med Volkswagens elsportbil ID.R har slagit rekord på nytt. Tidigare har man noterats för rekordtider på Pikes Peak, Nürburgring (med oss på Teknikens Värld på plats) och Goodwood. Att kinesiska Tianmen Shan stod på tur kunde vi berätta förra månadenoch nu är det gjort.



FILM: [***https://youtu.be/VHU2j7rZess***](https://youtu.be/VHU2j7rZess)

Tiden som föraren Romain Dumas klockade för på ”Big Gate Road” blev 7 minuter och 38,585 sekunder tros skralt med testmöjligheter. Det är ett rekord men slingan är inte (ännu) en plats där det körs rekordförsök på regelbunden basis. Platsen är mer känd som foto- och filmplats för bland annat bilindustrin.

Sträckan klättrar 1 100 meter i höjd, omfattar 99 kurvor och hastigheter på 230 km/h kan uppnås på de snabbaste partierna. Den tajtaste kurvan har en radie på sex meter och tas i 88 km/h. Vägbanan är mellan fem och sex meter bred.

Volkswagen har prickat in eventet väl i kalendern. I dagarna startar tillverkarens satsning på elbilar i Kina och snart stundar Frankfurtsalongen där Volkswagens ”folk-elbil” ID.3 ska täckas av.

Rekordet kan du se på klippett ovan. Tyvärr får vi inte se hela varvet eller åka med i bilen, men ett sådant klipp lär dyka upp på sikt.





Puch Maxi

SLUT